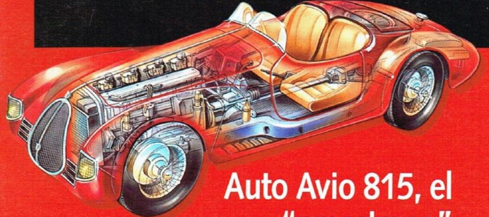
EL MITO 25

Ferrari

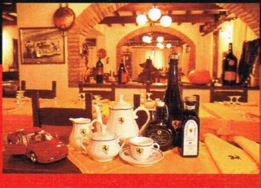
Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

348 TB-TS, berlinetta de los 90



Auto Avio 815, el "preestreno" de Ferrari

Nino Farina: el primer campeón del mundo



Un almuerzo en el restaurante "Il Cavallino"

10025
9 789504 900290

$14.90
VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCIONES NO VALIDAS EN ARGENTINA
M SANABRIA DGP

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 25

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Balgorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en febrero de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 3 950-49-0032-1

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

61-65-OK

Auto Avio 815, el preestreno de Ferrari

1940: puede considerarse el primer auto creado por el Commendatore. Con un ocho cilindros derivado de un Fiat, 72 caballos y el joven Alberto Ascari al volante, corrió las Mil Millas pero no venció a los poderosos BMW. Luego estalló la guerra.

Tiene el Cavallino Rampante sobre el capot, pero no es una Ferrari. Es la 815, el preestreno de Ferrari, la madre de todas las Ferrari: el debut de Enzo como constructor de automóviles. Un vehículo que entró en la historia del automóvil, y resulta un objeto misterioso porque disputó una sola carrera, la histórica Mil Millas de 1940.

LUEGO DE 22 AÑOS, FERRARI DEJA ALFA ROMEO

Apenas pocos meses antes de la carrera (28 de abril de 1940 - XVIII, es decir 18° año de la era fascista, como rezan los documentos oficiales de la época), parecía que Enzo Ferrari había concluido con los autos y las carreras. Luego de 22 años, transcurridos como piloto y probador, luego como fundador y animador de la Escudería Ferrari y, finalmente, como director de la Alfa Corse, con un turbulento divorcio había dejado la Casa de Milán. Se había

La línea del primer vehículo de Ferrari es redondeada y armoniosa.

FICHA TECNICA

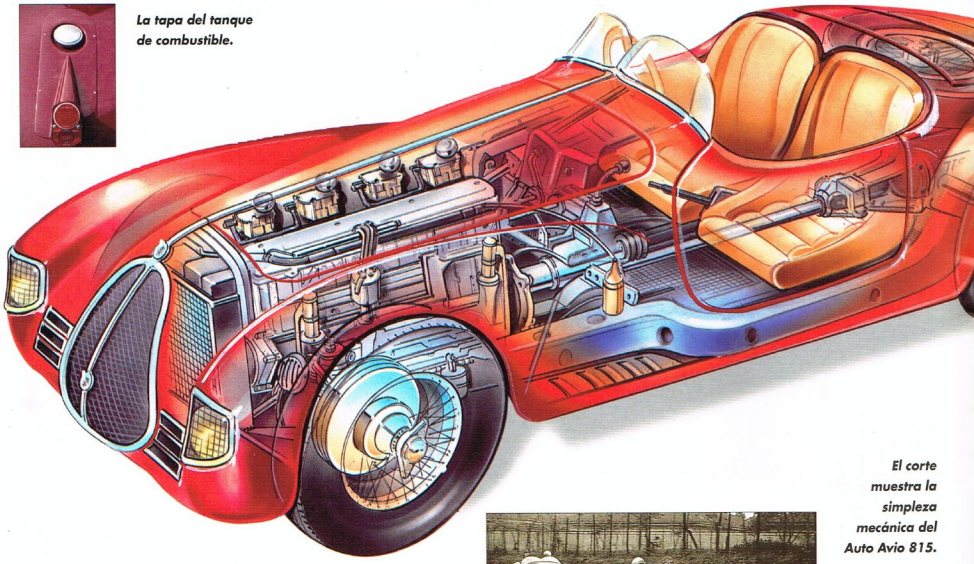
Motor: 8 cilindros en línea, delantero y longitudinal, diámetro por carrera 63 x 60 mm, 1.496 cm³	
Distribución:	monoárbol, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores Weber invertidos
Encendido:	por batería y distribuidores Bosch
Potencia:	72 CV
Cuerpo vehículo: chasis con vigas y transversales, carrocería de aluminio	
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. con puente rígido
Dirección:	cremallera
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Rudge Borrani DD
Dimensiones:	paso 2,42 metros
Peso:	535 kilos (chasis desnudo con rueda de auxilio)
Ejemplares producidos:	2
Números de chasis:	815/020, 815/021

peleado con el responsable de los proyectos de los autos de competición, el español Wilfredo Ricart. Nada irreparable: con su competencia y experiencia, además de los contactos en el ambiente, podía hacer lo que quería. Pero el contrato firmado en 1937 con Alfa establecía que, en caso de alejamiento de la empresa, Ferrari por cuatro años no podía ni construir autos de competición ni utilizar su nombre para autos o escuderías deportivas.

CON LA INDEMNIZACION DE ALFA FERRARI FUNDO LA AUTO AVIO

Seguramente Ferrari, de 41 años, no tenía intención de quedarse de brazos cruzados: con cuanto había recibido por el cierre de la escudería y la indemnización pagada por Alfa,

La tapa del tanque de combustible.

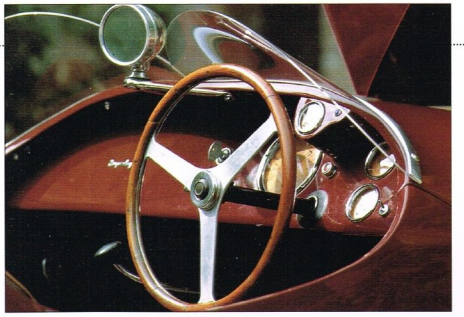


El corte muestra la simpleza mecánica del Auto Avio 815.

Las dos 815, en prueba, antes de las Mil Millas.

¿DONDE ESTAN LAS 815 HOY?

Luego de las Mil Millas, los dos ejemplares producidos sufrieron destinos diferentes. El del marqués Lotario Rangoni Macchiavelli fue enviado de vuelta a la Ferrari para ser revisado, mientras el marqués partía para la guerra, donde encontró la muerte en un accidente aéreo. Cuando su hermano Rolando, en 1945, decidió volver a armar el auto (que le había sido devuelto totalmente desarmado), descubrió que faltaban muchas piezas, cedidas por Ferrari durante la guerra. Logró igualmente reconstruir el auto, que quedó posteriormente en propiedad de la familia Rangoni Macchiavelli hasta su destrucción, de la que no existe ninguna documentación oficial. Más rica en aventuras fue la vida del otro auto, que Alberto Ascari no usó nunca más luego de la carrera. La 815/021 fue cedida en 1943, para luego cambiar de dueño, uno tras otro, hasta su desarme, el 26 de febrero de 1951. En realidad, el auto no fue destruido: siguió pasando de mano en mano, hasta llegar a manos de un apasionado coleccionista que lo tiene celosamente para sí, mostrándolo sólo en contadas ocasiones.



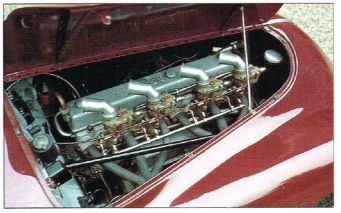
Llantas de rayos para la 815.

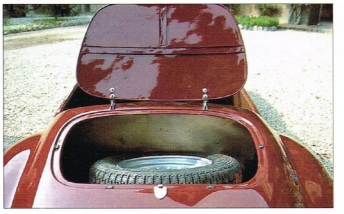
El volante es de aluminio y madera, los instrumentos son los básicos.

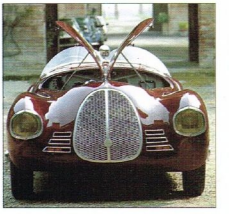
fundó la Auto Avio Costruzioni, con sede en Módena en la calle Trento e Trieste 11, es decir en la misma sede de la vieja escudería. Como indica el mismo nombre, la empresa producía componentes de motores de avión. Pero, a finales de 1939, llegaron a Módena dos apasionados, el marqués Lotario Rangoni Macchiavelli y el joven Alberto Ascari, quienes le pidieron que realizara dos vehículos de competición para participar en las Mil Millas a disputarse sobre un circuito cerrado entre Brescia, Cremona y Mantua. Una carrera de velocidad pura, sin tránsito, desafiando a los temibles autos alemanes y a las mismas Alfa Romeo. Fue la ocasión que, probablemente, Ferrari estuvo esperando por meses: aceptó los pedidos y puso a trabajar al formidable equipo de técnicos y artesanos, dirigido por el ingeniero Alberto Massimino y por Antonio Bellentani, que mantuvo consigo también en la Auto Avio Costruzioni. La presencia de Massimino, uno de los más grandes técnicos del período entre las dos guerras, fue importante por sus largos años de trabajo en Fiat.

LA BASE DEL PROYECTO FUE EL FIAT 508 C

Fue un auto de la Casa de Turín, el 508 C, la base del proyecto elegida para la realización de la 815: Ferrari (siempre atento a los costados económicos de las competiciones) deseaba ganar el premio de 5 mil liras ofrecido por la Fiat para quien ganara su categoría con uno de sus automóviles, o por lo menos con un chasis Fiat. Massimino apreciaba al 508 C por su chasis, que sólo necesitaba algún refuerzo para adaptarse a la mayor potencia, y por sus refinadas suspensiones con ruedas independientes en el tren delantero y puente rígido con elásticos en el trasero. No iba a ser necesario modificar ni las suspensiones ni otros componentes como frenos, dirección y trasmisión, una confirmación de la validez de la





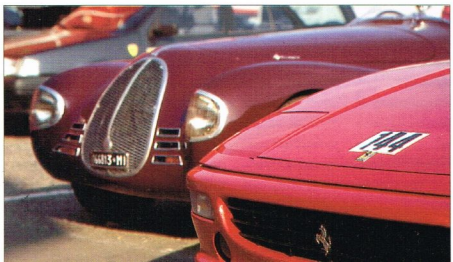


1940: UNA MIL MILLAS ATIPICA

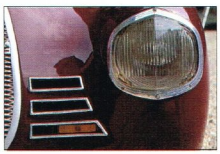
La carrera, luego de 12 ediciones disputadas entre 1927 y 1938, fue suspendida por las autoridades, a consecuencia de un grave accidente sucedido en Bolonia, que provocó diez muertos. Para resucitarla, sus fundadores y organizadores (Renzo Castagneto, Giovanni Canestrini, Aymo Maggi y Franco Mazzotti) idearon una nueva fórmula, sugerida por Giovanni Lurani: un circuito callejero cerrado al tránsito, para eliminar los peligros de accidentes. Para no detener media Italia, fue elegido un recorrido reducido de unos 165 kilómetros que, repetido nueve veces, sumaba un total de 1485 kilómetros, algo menos que la clásica Brescia-Roma-Brescia. El "anillo" era, en realidad, un triángulo que unía Brescia con Cremona y Mantua. Hay que recordar el esfuerzo de la organización: aquel 28 de abril de 1940 fueron realizadas numerosas obras removibles para hospedar al público en Brescia. Tribunas, una alta torre para los periodistas y la dirección de la carrera, un enorme tablero que se actualizaba continuamente y hasta un parque de diversión para las familias: todo duró apenas una jornada, como había querido su creador Renzo Castagneto.

La trompa de la primera Ferrari, la 815, y de la última, la F355, en primer plano.

elección. El nombre 815 fue originado por el motor (un sistema que fue utilizado también en muchas Ferrari posteriores), un ocho cilindros en línea derivado de la unión de dos motores Fiat 1100, con cilindrada total reducida a un litro y medio, para quedar en una categoría menos competitiva que la de dos litros (dominada por BMW) y la de los autos más grandes, donde dominaban las Alfa 3000. En realidad, el monoblock y el carter de aceite fueron realizados de nuevo, de aluminio, así como el cigüeñal con cinco cojinetes y el árbol de levas.



La inconfundible forma de los faros.

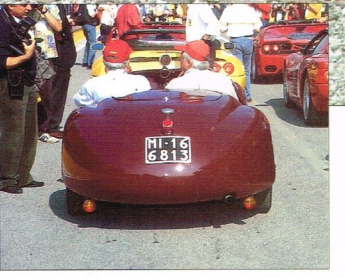


LA CARROCERIA FUE REALIZADA POR TOURING

Eran de Fiat, en cambio, las tapas de cilindros, válvulas y balancines. Para la carrocería, Ferrari requirió de la probada habilidad de la Carrocera Touring de Milán: nació así un vehículo con una línea personal, agresiva y al mismo tiempo elegante, con el peso contenido gracias al uso del Itallumag 35, una costosa aleación de aluminio y magnesio. La terminación de

La línea diseñada por Touring quería favorecer la velocidad máxima.

La Auto Avio 815 de Rangoni Macchiavelli en una foto de época.



La 815 sobreviviente en una reunión Ferrari.

los dos ejemplares producidos fue muy diferente: lujosos revestimientos de cuero y detalles muy cuidados para la unidad del marqués Rangoni Macchiavelli, austera y económica para la de Alberto Ascari (Ferrari le hizo un precio de favor, cerca de 20 mil liras, por su relación con su padre Antonio). Parecía imposible crear un nuevo automóvil en apenas tres meses y, sin embargo, Ferrari lo logró. El 28 de abril la dos Ferrari estuvieron en Brescia, en el centro de la atención general.

EL PUBLICO LAS CONSIDERABA FAVORITAS PARA LA VICTORIA

Ferrari declaró prudentemente que los autos no estaban todavía perfectamente afinados, pero el público los consideraba entre los favoritos para la victoria. No fue así: Ascari se retiró por la rotura de un balancín durante el segundo giro, luego de casi 300 kilómetros, mientras que Rangoni logró completar 8 vueltas antes de que un problema en el puente lo obligara al abandono. La victoria fue para el formidable BMW 328 de Huschke von Hanstein/Baumer, delante de la Alfa 2500 de Farina/Mambelli.

Pero la leyenda del Cavallino Rampante ya había nacido.

1967, mala suerte y tragedia para el Cavallino

Contra el Brabham de Denis Hulme no hay nada que hacer: los mejores resultados son unos terceros puestos. En Montecarlo muere Lorenzo Bandini.

El año 1967 fue particularmente difícil para la Ferrari en Fórmula 1, que en carrera no logró nunca resultados mejores que el tercer puesto. Además, hecho seguramente peor, Lorenzo Bandini perdió su vida a consecuencia de un terrible accidente en el Gran Premio de Mónaco, luego de haber quedado atrapado entre las chapas de su auto y las llamas.

ES EL AÑO DEL DEBUT DEL MOTOR FORD COSWORTH

El Campeonato Mundial fue ganado por el neozelandés Denis Hulme con Brabham, quien precedió en la clasificación a su compañero, además de constructor, Jack Brabham. Hay que recordar también el debut del glorioso ocho cilindros Ford DFV, que en 1967 le permitió a Jim Clark y a su Lotus ganar cuatro grandes premios. La temporada comenzó temprano, el 2 de diciembre en Kyalami, con el GP de Sudáfrica, en el que no participaron las Ferrari. Luego de una parada en boxes de Hulme para reponer el líquido de frenos, el rhodesiano John Love parecía encaminado hacia la victoria. Pero también tuvo que ingresar a boxes para reabastecerse de nafta, dejándole así la vía libre al primer éxito mundialista de Pedro Rodríguez, quien precedió al mismo Love, Surtees, Hulme, Anderson y Brabham. Enlutado por el mortal accidente de Bandini, el GP de Mónaco fue ganado por Denis Hulme, que le sacó una vuelta a todos, comenzando por Graham Hill. Tercero llegó Amon con Ferrari, delante de McLaren, Rodríguez y Spence. En su debut con el nuevo motor Ford, Jim Clark ganó con Lotus el GP de Holanda en Zandvoort. Segundo y tercero fueron Brabham y Hulme. La Ferrari logró el cuarto lugar con Amon, el quinto con Parkes y el sexto con Scarfiotti. En Spa-Francorchamps, Dan Gurney llevó al éxito su monoplaza estadounidense Eagle, aprovechando algunos problemas en los cambios del BRM de Stewart, que de todos modos terminó segundo.

UN GRAVE ACCIDENTE PARA MIKE PARKES

La Ferrari fue tercera con Amon, pero perdió a Mike Parkes, víctima de un grave accidente que puso punto final a su carrera en la F1. Detrás de

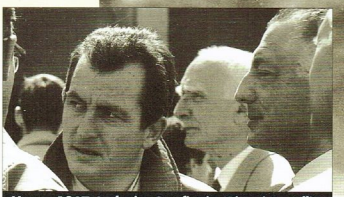
La largada del GP de Italia 1967: Chris Amon con Ferrari en la segunda fila, detrás de Jim Clark.

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Hulme	Brabham-Repco	51	2 (MC, A)
Brabham	Brabham-Repco	46 (48)	2 (F, CND)
Clark	Lotus-Ford	41	4(H,GB,EE.UU.,MEX)
Amon	Ferrari	20	
Surtees	Honda	20	1 (I)
G. Hill	Lotus-Ford	15	
Rodriguez	Cooper-Maserati	15	1 (SA)
Gurney	Eagle-Weslake	13	1 (B)
Stewart	BRM	10	
Spence	BRM	9	
Love	Cooper-Climax	6	
Rindt	Cooper-Maserati	6	
Siffert	Cooper-Maserati	6	
Bonnier	Cooper-Maserati	3	
McLaren	McLaren-BRM	3	
Anderson	Brabham-Climax	2	
Irwin	BRM	2	
Parkes	Ferrari	2	
Ickx	Cooper-Maserati	1	
Ligier	Brabham-Repco	1	
Scarfiotti	Ferrari	1	

1967: EL PRIMER TRANSPLANTE DE CORAZON

Política: *En Italia comienza la protesta estudiantil. En Grecia una dictadura militar toma el poder: el rey Constantino se exilia en Londres. Tercera guerra entre árabes e Israel (Guerra de los Seis Días). En Nigeria estalla una sangrienta guerra civil por la rebelión de la provincia de Biafra. En Bolivia es asesinado el revolucionario Ernesto "Che" Guevara.* ***Medicina:*** *El cirujano sudafricano Chris Barnard realiza el primer transplante cardíaco humano.* ***Automovilismo:*** *En Pomigliano d'Arco, cerca de Nápoles, abre la Alfasud.* ***Cine:*** *La película Blow-up de Michelangelo Antonioni gana la Palma de Oro en el Festival de Cannes. Muere el actor cómico Totó.*



Monza 1967: Ludovico Scarfiotti y Gianni Agnelli.

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP Mónaco, *7 de mayo*	3° Amon
GP Holanda, *4 de junio*	4° Amon, 5° Parkes, 6° Scarfiotti
GP Bélgica, *18 de junio*	3° Amon
GP Inglaterra, *15 de julio*	3° Amon
GP Alemania, *6 de agosto*	3° Amon
GP Canadá, *27 de agosto*	6° Amon

Amon se ubicaron Rindt, Spence y Clark. El GP de Francia se corrió en el circuito Bugatti de Le Mans y fue ganado por Brabham delante de Hulme, luego del abandono de los Lotus de Clark y Hill. Tercero fue Stewart, quien precedió a Siffert, Irwin y Rodríguez. En Silverstone, en ocasión del GP de Inglaterra, Clark ganó por segunda vez, superando a Hulme, la Ferrari de Amon, Brabham, Rodríguez y Surtees.

Chris Amon en el GP de Italia 1967 con la Ferrari 312 F1.

EL FINAL DEL CAMPEONATO HABLO INGLES

En el GP de Alemania, en Nürburgring, Hulme obtuvo, luego de los abandonos de Clark y Gurney, una victoria que alimentó sus ambiciones en el Campeonato Mundial. Segundo fue Brabham, delante de Amon, tercero con la Ferrari, Surtees, Bonnier y el futuro constructor Ligier. En el GP de Canadá, en Mosport, ganó Jack Brabham, superando a Hulme, Gurney, Hill y Spence. Amon se ubicó sexto con la Ferrari.

En Monza, en el GP de Italia, Clark fue protagonista de una remontada legendaria, desde el 15° al primer lugar, luego de haber tenido que parar en los boxes para cambiar un neumático. En la última vuelta, se quedó sin nafta y tuvo que conformarse con el tercer lugar. La victoria fue para el Honda de Surtees, que superó sobre la línea de llegada a Brabham. Rindt fue cuarto, precediendo a Spence e Ickx. Los Lotus de Clark y Hill dominaron el GP de Estados Unidos. Hulme se clasificó tercero delante de Siffert. El Campeonato del Mundo se cerró en Ciudad de México: ganó otra vez Jim Clark y Hulme, tercero, se coronó campeón del mundo.

348 TB-TS, berlinetta de los Noventa

1989: tiene la mecánica de la Mondial, pero una línea totalmente nueva. Representa el desafío ganador de una casa que debe renovarse para seguir creciendo.

La presentación se realiza en el Salón de Francfort de 1989, en Alemania. No es casualidad, ya que la nueva 348 se presenta como una Ferrari para usar, con la cual hacer correr los números en el cuenta kilómetros, y los automovilistas alemanes son tradicionalmente generosos tanto para la velocidad como para los kilómetros.

LA 348 NACE PARA SUSTITUIR LA FERRARI MAS VENDIDA, LA 308

La 348 nace en doble versión: berlineta (TB) y targa (TS), ésta con techo removible. Nace para sustituir a la Ferrari más vendida de todos los tiempos: la serie 308. Luego de 14 años, sale de producción la 328 y llega la 348, la nueva deportiva de dos lugares de Ferrari.

El diseño es de Pininfarina. La trompa es agresiva, "maleva", con los faros retráctiles y las luces de ciudad y de giro alojadas en una posición muy baja, justo arriba del spoiler delantero. Una angosta y larga parrilla de color negro caracteriza la "boca" de la 348. Lateralmente, Pininfarina vuelve a proponer las parrillas que caracterizaron a la Testarossa y que en la Mondial habían sido apenas un esbozo: sirven para enfriar eficazmente el motor y los frenos traseros. Pero es en la parte trasera que la 348 presenta la gran novedad. El salto entre las ruedas y la cola ha sido reducido con respecto a la Mondial y Testarossa, y esto le brinda a la última deportiva del Cavallino una imagen compacta y agresiva, que sus antecesoras no

348 tb

Línea agresiva, trompa baja y aerodinámica, flancos tipo Testarossa.

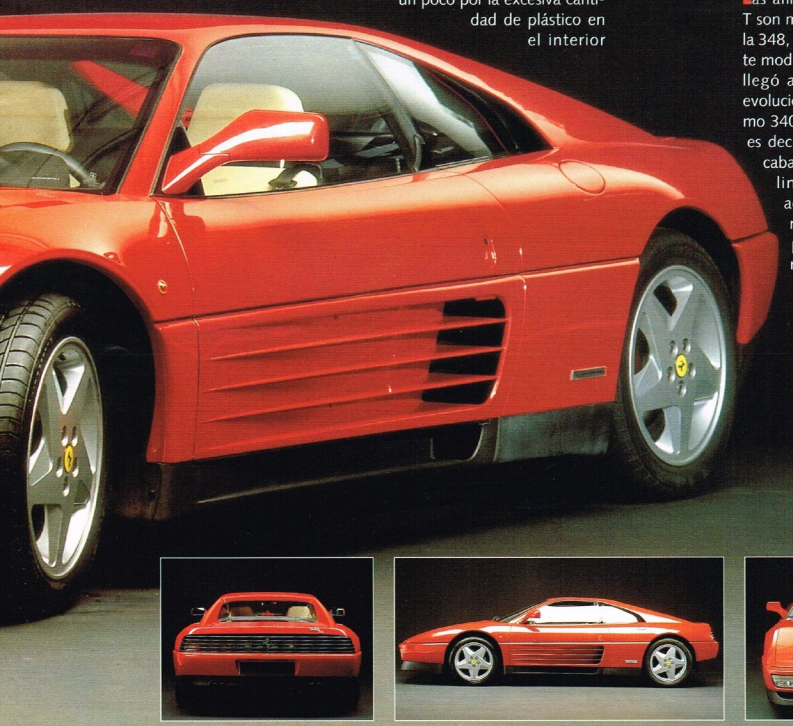
podían ofrecer. Contribuyen a crear este "look" deportivo el esbozo de alerón trasero sobre la cola alta, que retoma los grupos ópticos de la Testarossa, y las "polleritas" debajo de los flancos, pintadas de negro. Las llantas tienen un nuevo dibujo de estrella.

CONFORT Y SEGURIDAD VIAJAN JUNTOS

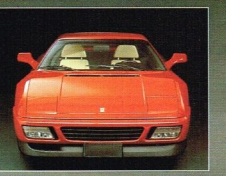
La 348 es una Ferrari moderna: ofrece performance junto a confort y seguridad. Los interiores son confortables, como en todas las Ferrari modernas. Pero no renuncian a un toque deportivo, que hizo y hace hasta hoy la felicidad de los propietarios de esta berlinetta con el Cavallino sobre el capot. La palanca de cambio corre en la inconfundible parrilla selectora cromada que hizo la historia de las deportivas de Maranello. Las butacas, de cuero Connolly, han sido pensadas para contener al piloto en las curvas veloces y en las frenadas más violentas, sin por eso cansar sus músculos: están acolchados en la parte de las piernas y lateralmente presentan dos "alas" para envolver el torso de piloto y pasajero. Con respecto a las berlinettas que ya entraron en la leyenda, las que nacieron en los años Cincuenta y Sesenta, la 348 sufre un poco por la excesiva cantidad de plástico en el interior del habitáculo. Pero en los años Noventa ya no es posible utilizar los cromados en la misma proporción y abundancia de aquellas épocas. Otro de los muchos pequeños detalles que demuestran que la 348 es un auto que mira hacia el futuro son los frenos. Poseen el sistema ABS, junto al doble circuito de alta presión. Sin embargo, la 348 no estrena este importante accesorio en la Casa Ferrari: la Mondial T, presentada pocas semanas antes, dispone de un sistema antibloqueo similar, de marca ATE.

MUCHAS AFINIDADES CON LA MONDIAL T

Las afinidades con la Mondial T son muchas. La mecánica de la 348, en efecto, deriva de este modelo, que en la versión T llegó a su máximo nivel de evolución. El motor es el mismo 3405 cm³ de 300 caballos: es decir, nada menos que 88 caballos por cada litro de cilindrada. Pero la 348, además, gana en términos de relación peso/potencia, porque con respecto a la Mondial



La carrocería de la 348 TB berlinetta causó sensación en su aparición por el equilibrio del diseño.



Los faros, arriba, son retráctiles.

marca en la balanza casi quinientos kilos menos. Una diferencia que se siente, en velocidad, con los 275 kilómetros horarios contra los 255 de la Mondial T.

MAS VELOZ Y CON MAS PIQUE QUE LA MONDIAL

Además, cuenta con un pique mucho más brillante y una elasticidad a la salida de las curvas más vigorosa. La caja de cinco velocidades, que puede contar con un diferencial autobloqueante ZF y con un embrague externo escalonado (ambas soluciones derivadas del esfuerzo de Ferrari en las competiciones), está montada en posición transversal tanto en la Mondial como en la 348. Retoma, pues, la letra T ya presente en la Mondial: TB se llama la versión berlinetta, TS la versión con carrocería descubierta. Pero esta última es, en realidad, más una "targa" que una spider: dispone sólo de un techo móvil y por eso, cinco años más tarde, nacerá la versión 348 Spider, dedicada al mercado estadounidense, con la carrocería totalmente descubierta y con 20 caballos más en el motor.

EL RECIBIMIENTO DEL PUBLICO ES ENTUSIASTA

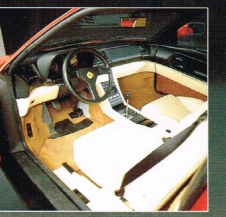
El recibimiento dado por el público a la 348 fue, desde el

CADA VEZ MAS COMODA

En 1993, la 348 tuvo a disposición un cambio especial, el Valeo, sin el pedal de embrague. Esta caja se podía obtener como opcional, y se parecía a la solución utilizada por Porsche con el Sportmatic: completamente electrónico, tenía unos sensores que reconocían los movimientos de la palanca y consecuentemente comandaban el funcionamiento automático del embrague. Claro que esta versión de la 348, aunque mantenía un carácter deportivo, no podía parar los cronómetros en la aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora en 6,3 segundos, como lograba hacer en la versión estándar.

FICHA TECNICA

Motor:	8 cilindros en V a 90°, central longitudinal, diámetro por carrera 85 x 75 mm, cilindrada 3405 cm³, compresión 10,4:1
Distribución:	4 árboles de levas a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica Bosch Motronic
Potencia:	300 CV a 7200 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de dos lugares, chasis de caños de acero
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Neumáticos:	del. 215/50 ZR 17, tras. 255/45 ZR 17
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados, sistema anti bloqueo ABS
Dimensiones:	4,23/1,89/1,17 m
Paso:	2,45 m
Ejes:	delantero 1,50 m, trasero 1,57 m
Capacidad tanque:	95 litros
Peso:	1393 kilos
Velocidad:	275 Km/h



La cola de la Ferrari 348 retoma los elementos estilísticos de los flancos y presenta un esbozo de spoiler. A la derecha, el motor ocho cilindros y el confortable habitáculo.

comienzo, muy favorable. Claro que luego la acusaron de no haber mantenido sus promesas. Por ejemplo, de no tener una adherencia excelente: pero sus detractores levantaron sus voces después del debut de la F355, un vehículo que ya mira hacia el año 2000, demasiado tecnológico para ser comparado con la 348. Muchos, además, abusaron del término "camión" para definir a la 348: también en este caso, el motivo es que al año siguiente del debut de la 348, es decir en 1990, Alain Prost definió justamente así su monoplaza Ferrari de Fórmula 1 (y por eso se produjo su divorcio de la Casa de Maranello).

EL VOLANTE ES HORIZONTAL COMO EN EL MINI COOPER

Es verdad que el volante, casi horizontal, casi de camión o de Mini Cooper, estimulaba la fantasía de quienes no amaban la 348.

UNA FERRARI HIJA DE SU PROPIA EPOCA

La 348 ha sido hija de su propio tiempo, con márgenes para el perfeccionamiento como todas las épocas, y no sólo en el rubro de los automóviles. Admitir esto no es una falta de respeto, aunque se trate de una Ferrari.

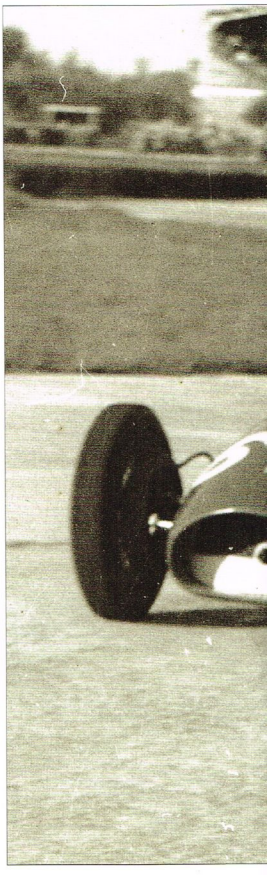
EL SECRETO ESTA EN LA CAJA

La propulsión en posición trasera central con motor longitudinal y caja transversal es una solución técnica que apareció en la Casa Ferrari muchos años antes. Para mejorar la distribución de pesos (y, en consecuencia, la adherencia al piso y el control del vehículo en velocidad), ya en 1975, la 312 T con que Niki Lauda ganó el Mundial F1, la caja había sido montada en posición transversal. Desde entonces, las monoplazas del Cavallino en F1 tuvieron por años la letra T en el nombre. La primera Ferrari de serie que lo recibió fue la Mondial T: en 1989, 14 años después.

LOS PILOTOS

Nino Farina, el grande

Fue el primer ganador del Campeonato del Mundo de Fórmula 1. En 1952 se clasificó segundo y en 1953 tercero con la Ferrari. Tazio Nuvolari lo consideraba su heredero.



Nino Farina, a la izquierda, en el GP de Suiza de 1952.

Al doctor Giuseppe Farina, llamado Nino, pertenece un récord que seguramente nadie podrá ni mejorar ni igualar: fue el primer piloto que ganó el Campeonato Mundial de F1, y como tal quedará para siempre. Corría el año 1950, el Año Santo. El Alfa Romeo 158, la gran Alfetta, era irresistible. Y él, Farina, la conocía perfectamente, por haberla conducido desde el debut, antes de la guerra. Tanto Fangio como Fagioli, sus compañeros de equipo, con un poco más de suerte hubieran podido ganar el título, pero ninguno de los dos tuvo algo que recriminar: Nino fue un digno campeón.

NACE EN TURIN Y SU PADRE ES HERMANO DE PININ FARINA

Nacido en Turín el 30 de octubre de 1906, hijo de Giovanni Farina (uno de los creadores de la escuela de la carrocería italiana, a su vez, hermano mayor de Battista "Pinin" Farina, destinado a una notoriedad universal), Nino debutó al volante de un Chiribiri en la Aosta-San Bernardo de 1925, donde salió de pista y se quebró una clavícula. Siguió los estudios y se recibió en Derecho. Luego, en 1933 volvió a correr, revelando gran coraje y un estilo muy veloz y también agresivo, que le iba a costar muchos accidentes y largas internaciones en el hospital. Con una Maserati privada, en 1934, ganó la categoría "vetturette" en el circuito de Masaryk, en Moravia. En 1936 entró en el equipo de la Escudería Ferrari. Llegó varias veces segundo, detrás del gran Tazio Nuvolari, que tenía simpatía por él y lo consideraba casi como un heredero suyo. Los primeros

En la foto grande, Nino Farina en 1952, en el GP de Módena de Fórmula 2 con la Ferrari 500 F2. A la derecha, en 1953 en Nápoles, un apretón de manos con Juan Manuel Fangio.

LA CARRERA DE NINO FARINA

Nino Farina (Turín, 30 de octubre de 1906 - Chambéry, Francia, 30 de junio de 1966) fue uno de los más grandes pilotos italianos. Su actividad en F1 se extendió entre 1950 y 1955, con un balance halagador: un título de campeón del mundo (más un segundo, un tercero, un cuarto, un quinto y un octavo lugar), 33 grandes premios disputados, 5 victorias, 9 segundos y 6 terceros puestos, 5 pole positions, 6 vueltas rápidas. En el mismo período obtuvo muchas victorias más, fuera del Mundial de Fórmula 1. Estas son las más importantes: 1950, GP de Bari y Daily Express Trophy en Silverstone (Alfa Romeo); 1951, Ulster Trophy, Goodwood Trophy y Woodcate Cup (Alfa Romeo); 1952, grandes premios de Nápoles y del Autódromo de Monza (Ferrari); 1953, grandes premios de Nápoles, Rouen, Buenos Aires, 1000 Km de Nürburgring, 12 Horas de Casablanca (Ferrari); 1954, GP de Siracusa, GP de Agadir, 1000 Km de Buenos Aires (Ferrari).

Nino Farina, con Ferrari 500 F2, precede a Bonetto.

triunfos importantes llegaron en 1937: ganó el Circuito de Nápoles y el título de Campeón de Italia, que luego iba a ser suyo otras tres veces: en 1938, 1939 y 1950.

DESPUES DE LA GUERRA HACE GRANDES A ALFA Y MASERATI

En 1939 ganó el GP de Anversa, la Copa Ciano y el GP de Berna, y en 1940 el GP de Trípoli. Después, estalla la guerra y todo se para. Pero, seis años más tarde, Farina estuvo listo para volver a la pista y ganar. En 1946 venció con la Alfetta en el GP de las Naciones en Ginebra. Luego, en 1948, se alternó al volante de Maserati (con la que fue primero en Mar del Plata, Mónaco y Ginebra) y de Ferrari (con la que dominó en el Circuito del Garda). Lo mismo para los dos éxitos de 1949, el GP de Losanna (Maserati) y el GP de Rosario (Ferrari).

LUEGO DEL RETIRO DE ALFA CORRIO CON FERRARI

Luego Alfa volvió a las carreras y presentó en la largada de la primera edición del Mundial de F1 al famoso equipo de las tres "F": Fagioli, Fangio y Farina. Nino ganó tres grandes premios (Inglaterra, Suiza e Italia) como Fangio, pero se corona Campeón del Mundo gracias a

LOS PILOTOS

"Ronnie" Peterson, sueco temerario

Debutó en Fórmula 1 con March y creció con Lotus.
Contribuyó para que la Ferrari ganara, con la 312 P/B,
el Campeonato Mundial de Marcas de 1972.

Grandote, robusto, rubio, amado, Ronald Bengt Peterson, Ronnie para todos, pasó como un relámpago por las carreras internacionales de una década, afirmándose como uno de los pilotos más veloces de todos los tiempos antes de perder la vida a los 34 años, a consecuencia de un terrible accidente sufrido en 1978 en la pista de Monza.

COMENZO CON KARTS EN 1960 Y CONQUISTO MUCHOS TITULOS

Nacido en Örebro, Suecia, el 14 de febrero de 1944, comenzó con karts en 1960, mostrando muy pronto sus dotes. Conquistó el título sueco de la especialidad (tres veces), además del europeo. En 1966 probó la vía de la F3, con una monoplaza literalmente hecha en casa, en colaboración con su padre. Vistos los pobres resultados, compró un Brabham BT18 con el cual pudo lucirse. Pero la primera, verdadera revelación fue en 1968 cuando, con un Tecno, participó en 26 carreras de las que ganó 12, coronándose campeón de Suecia de F3.
Al año siguiente dominó como un campeón el GP de Mónaco de F3 (clásica prueba que se disputa el día anterior al Gran Premio de F1) y firmó para March.

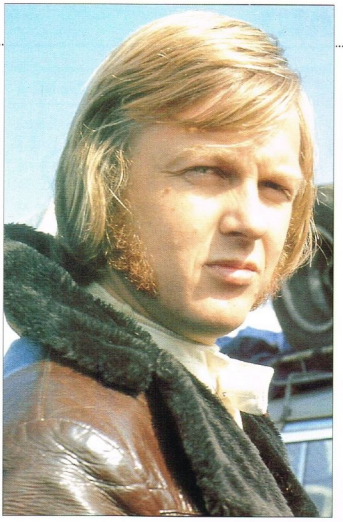
EN 1971 GANO EL EUROPEO F2 Y DEBUTO COMO UN CAMPEON EN F1

Disputó el Europeo F2 en 1970 y fue quinto. Con un March privado debutó tam-

1954: Farina, Ferrari y Lampredi.

los tres puntos del cuarto lugar en el GP de Bélgica. Fangio se desquita ganando el título el año siguiente, mientras Farina fue cuarto, con la victoria en el GP de Bélgica en su haber. Alfa Romeo abandona otra vez y Nino pasó a Ferrari que, con Ascari, ganó todas las carreras del mundial, menos Indianápolis. Nino fue, de todos modos, segundo en el Mundial y luego tercero en el de 1953, siempre con Ferrari, con un éxito en el GP de Alemania. En 1954, dos graves accidentes, en las Mil Millas y en Monza, lo paran por largo tiempo. En 1956 y 1957 probó, sin suerte, la aventura de Indianápolis.
Dejó las carreras y, nueve años después, el 30 de junio de 1966, mientras estaba viajando entre Turín y Ginebra al volante de un Ford Cortina Lotus, cerca de Chambéry, Francia, perdió el control del auto sobre el asfalto mojado y chocó contra un poste, muriendo instantáneamente.

Ronnie Peterson en un Lotus: uno de los grandes binomios en la historia de la F1.



LA CARRERA DE RONNIE PETERSON

Ronnie Peterson (Örebro, Suecia, 14 de febrero de 1944 - Milán, 11 de setiembre de 1978) tiene en su haber tres títulos de campeón sueco y uno de campeón europeo de kart, uno sueco de F3 y uno europeo de F2. En estas categorías menores –kart excluido– sumó más de veinte victorias. Entre los éxitos en las grandes carreras de velocidad y duración, están las 6 Horas de Watkins Glen (junto a De Adamich con Alfa Romeo), 1000 Km de Buenos Aires y 1000 Km de Nürburgring (junto a Schenken con Ferrari). En Fórmula 1, entre 1970 y 1978, disputó 123 grandes premios, ganando 10, llegando 10 veces segundo y 6 veces tercero. Obtuvo 9 veces la vuelta más rápida en carrera, 14 veces la pole position y largó desde la primera fila 25 veces. En la clasificación para el Campeonato del Mundo obtuvo sus mejores ubicaciones en 1971 y 1978 (llegó segundo), en 1973 (tercero) y en 1974 (quinto).

Peterson con sus inconfundibles patillas rubias.

En 1970, en el GP de Italia, con March 701 Ford.

bién en la F1 y acumuló experiencia preciosa. En 1971, todos se fijaron en él: en la F2 logró 5 victorias y se quedó con el título europeo; en F1 no ganó, pero fue cuatro veces segundo y con otros buenos resultados conquistó el lugar de honor en el Mundial, detrás de Jackie Stewart. En pareja con De Adamich, además, ganó las 6 Horas de Watkins Glen con Alfa Romeo 33.3. Estos antecedentes no tuvieron la continuidad esperada en el Mundial de F1 de 1972: la competitividad de March era cada vez menor. Por suerte, Ronnie pudo desquitarse con el Mundial de Marcas: contratado por Ferrari, ganó en pareja con Schenken los 1000 Km de Buenos Aires y de Nürburgring y llegó segundo en Daytona, Sebring, Brands Hatch y Watkins Glen, contribuyendo así a la triunfal victoria de la Casa de Maranello en el Campeonato.

Terminado el contrato con March, Peterson pasó a Lotus, y 1973 lo vio ganar cuatro grandes premios (Francia, Austria, Italia y EE.UU.) y clasificarse tercero en el Mundial.

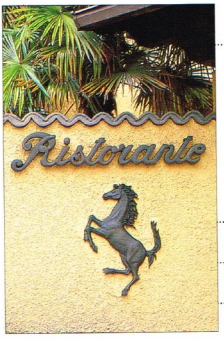
EN 1974 GANO TRES GRANDES PREMIOS, LUEGO SE FUE DE LOTUS

Fue cuarto en 1974, con otras tres victorias (Mónaco, Francia e Italia), pero luego tuvo una temporada decepcionante: en el año que vio triunfar a Lauda con la Ferrari 312T, el Lotus 72 se mostró obsoleto y ni siquiera Ronnie pudo hacer milagros. Dejó Lotus para ir a March en 1976 y, entre una frustración y otra, logró volver al triunfo, en Monza. Luego se dejó tentar por Tyrrell y disputó el Mundial 1977 con el P34 de seis ruedas, que perjudicó su estilo agresivo de manejo como ningún otro auto.

En 1970, en el GP de Italia, con March 701 Ford.

EN 1978 COMPITE POR EL TITULO, PERO EN MONZA, LA TRAGEDIA

En 1978 volvió a Lotus, como segundo piloto detrás de Mario Andretti. Fue primero en Sudáfrica y Austria, segundo en el Mundial detrás de su compañero de equipo. Lamentablemente, en Monza, pocos metros después de la largada, se involucró en una colisión múltiple. Su Lotus chocó contra el guard-rail y se incendió. Ronnie fue llevado al hospital, donde lo operaron para reducir las graves fracturas de las piernas. Pero, el día siguiente a la cirugía (11 de setiembre de 1978), sufrió una embolia que le provocó la muerte.



LA FABRICA

Restaurante "Il Cavallino"

No es una verdadera sección de la Casa de Maranello, más bien una dependencia, porque pertenece a la Casa y se encuentra frente a ella. Ferrari tenía un cuarto privado.

Un semáforo y la provincial. Saliendo de la Ferrari, alcanza con cruzar la ruta para llegar al restaurante Il Cavallino. Enzo Ferrari amaba la comodidad. De hecho, fue suya la idea de transformar en restaurante el edificio donde, siempre por su iniciativa, había tenido su sede la escuela profesional que formaba jóvenes para el trabajo en el sector automovilístico. El local fue inaugurado el 27 de setiembre de 1984. Desde entonces, todos los días en los que estaba en la fábrica, Enzo Ferrari almorzaba aquí. El edificio, que externamente tiene el aspecto de una típica casita de un piso de la provincia, con una pequeña pared y cerco de ligustrina, le sigue perteneciendo a la Ferrari. La administración del restaurante es, en cambio, confiada a la sociedad Mario Neri, que se ocupa también de las comidas del equipo de Fórmula 1. En el hall se luce una vidriera con varios trofeos. Muchos cascos de pilotos cuelgan de las paredes y justo al lado de la puerta de ingreso, sobre una vidriera, fueron pegados los adhesivos de los muchos clubes Ferrari que por lo menos una vez decidieron experimentar algo tan íntimo como comer, si no con el gran Enzo Ferrari, por lo menos en el lugar y la misma comida que comía él.

Los locales del restaurante "Cavallino" son de típico estilo emiliano. Ofrecen una atmósfera cálida y acogedora.

JAPONESES Y ALEMANES, CIENTOS DE CLIENTES POR AÑO

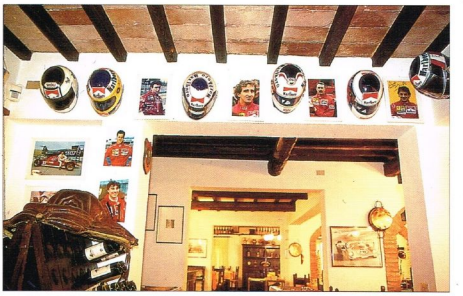
Esa es la expectativa y el pedido de los cientos de clientes de este restaurante tan especial. Tanto alemanes como japoneses, los más numerosos entre los extranjeros, todos piden el menú del Commendatore. Enzo Ferrari, en cuanto a cocina, era un hombre tradicional: tortellini en varias maneras, especialmente con crema o caldo, un segundo plato de carne al aceto balsámico y, como vino, sólo Lambrusco. Una cocina típicamente de Módena, que es ofrecida a los clientes con todas sus variantes, entre las cuales sobresalen las numerosas variedades de pasta fresca hecha en casa, tagliatelle y tortelloni a la cabeza. El local tiene cerca de 160 cubiertos. El gran salón está dividido por paredes con arcos y pequeñas paredes que crean espacios a la vista pero íntimos. Sin embargo, ninguno de los clientes pudo ver nunca al Commendatore comiendo. Ni ahora puede ver al actual presidente, Luca Cordero di Montezemolo, él también cliente fijo. Para Mon-

El libro con las firmas y los comentarios de los clientes.

El Cavallino protagonista también en la mesa.

LOS PRECIOS DEL MENU

Los cubiertos son 160. El personal está formado por 10 personas, a las que se suman adicionales según las necesidades. El primer plato más pedido son los tortellini, el segundo plato es la carne al aceto balsámico. El vino más tomado es el Lambrusco. El día de cierre es el domingo. Las vacaciones de verano, en agosto. El costo promedio de un almuerzo es de 65 mil liras, unos 40 dólares. La dirección es: via Abetone Inferiore 1, 41053 Maranello. Tel. 0039-0536--949204.



Recuerdos y fotos con autógrafos en las paredes del restaurante Il Cavallino.

El patio del restaurante Il Cavallino, que se encuentra en Maranello, justo delante de la fábrica.

tezemolo, como lo llaman todos, está la misma habitación privada que fue de Enzo Ferrari: una pequeña dependencia contigua a la sala del restaurante pero con ingresos separados, uno adelante y otro detrás del local. El Commendatore prefería usar el segundo. La habitación quedó prácticamente igual en su decoración. De casi siete metros por cuatro, tiene en el centro una gran mesa rectangular. También hay un hogar, un estar con dos sillones, un mueble bar y dos televisores, para no perderse ni siquiera una imagen, a lo mejor de un gran premio.

EN EL RESTAURANTE IL CAVALLINO LA DISCRECION ES UN ORGULLO

El estilo es clásico y simple. Cuando el ilustre ocupa su lugar, avisa con un timbre y es atendido. Nunca pasó que la intimidad de un almuerzo consumido en forma privada fuese violado por algún hincha con iniciativa. La discreción aquí es un orgullo que une a quien quisiera mirar y a quien no desearía ser mirado. A la hora del almuerzo, en cualquier momento del año, se atienden casi 100 personas de diferentes nacionalidades.

DE NOCHE EL RESTAURANTE SE LLENA

El "lleno total" suele ocurrir de noche. Il Cavallino es un punto de referencia para las empresas de la zona que se sirven de él para almuerzos o cenas de trabajo y de relaciones públicas. Sobre la mesa, todo tiene el símbolo del Cavallino. Los cubiertos y las vajillas con el Cavallino se pueden comprar en el mismo restaurante. Muchos huéspedes ilustres dejan sus firmas en el libro de visitas. Entre los mensajes, hay uno fechado el 11 de marzo de 1985: "Gracias por los augurios de cumpleaños. Enzo Ferrari".

LOS CLUBES

Ferrari Club Conegliano

Nacido en 1984, cada dos años organiza una espectacular reunión en las colinas de Treviso.

Nacieron en 1983, exactamente el 2 de noviembre, "el día de los Muertos", dice, bromeando, Monica Bottari, "pero somos aguerridos y más vivaces que nunca". La idea de fundar un club Ferrari nació de un grupo de amigos, entre los cuales estaba su actual presidente Ezio Zanardo: tanto propietarios como hinchas, todos apasionados de los autos del Cavallino.

EL PADRINO DEL CLUB ES RENE ARNOUX

La inauguración oficial, que se realizó en julio de 1984, tuvo un padrino excepcional: el piloto René Arnoux.

El Ferrari Club de Conegliano organiza cada dos años un Ferrari Days. La fórmula incluye algunas pruebas de regularidad y un itinerario entre las colinas de Treviso, con paradas en restaurantes donde se saborean los platos típicos de la zona, acompañados por el célebre vino Prosecco.

El Ferrari Days de 1988 le mereció al Club de Conegliano el "Manzú de plata", premio asignado por la Ferrari al club que se distinguió especialmente por capacidad de organización en el año. En aquella ocasión eran nada menos que 100 las rojas de Maranello presentes. Particularmente vivo en el recuerdo de los socios está el Ferrari Days siguiente. El itinerario preveía una etapa en el monumento dedicado a Francesco Baracca, el héroe de la Primera Guerra Mundial que derribó 34 aviones enemigos antes de caer en el cerro del Montello.

EN SU HISTORIA, UN DESAFIO ENTRE FERRARI Y FOKKER

Como se sabe, Enzo Ferrari tomó su símbolo justamente del caballito que Francesco Baracca había hecho pintar en su avión. Para la ocasión, sobre la columna de autos volaba un avión de la época, piloteado por Giancarlo Zanardo, hermano del presidente, conocido por haber fundado un club de apasionados por la aviación y haber construido una copia exacta del Fokker DRL del famoso Barón Rojo.

DIRECCION Y PRECIO

Para inscribirse: Ferrari Club Conegliano, via 24 Maggio 126, 31015 Conegliano (TV) Italia. Tel. 0039-0438-22528. La cuota de inscripción anual es de alrededor de 30 dólares. Al obtener el carnet, el socio recibe de regalo un modelo de la F50 en escala 1/12.

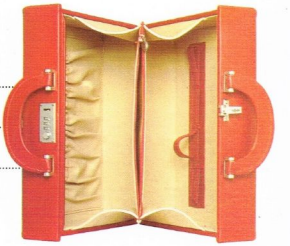
El cierre de una cena social del club.

Una imagen tomada durante una reunión organizada por el club en las colinas de Treviso.

Durante las reuniones se organizan pruebas de habilidad.

El Cavallino en valija

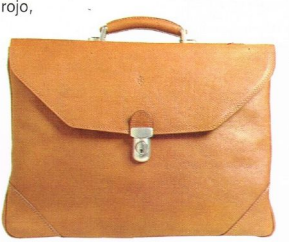
Desde los bolsos de viaje a los portatrajes, desde el maletín para hombres de negocios a la cartera para dama. Precios desde 80 dólares.



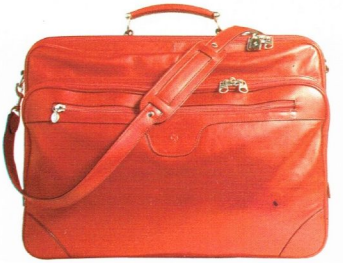
Para el baúl de su Ferrari, pero también para guardar los "compact discs". Para viajar, pero también para la vida profesional. Siempre de cuero rojo o natural, rigurosamente "by Schedoni". Los conjuntos de valijas Ferrari, símbolo de elegancia, clase y pasión por los motores, pero también elecciones inteligentes para aprovechar al máximo la capacidad de carga de las deportivas del Cavallino, bastante reducida en los modelos con el motor trasero, están disponibles para todos los modelos producidos en los últimos 15 años: 208 Turbo, 328, 348, Mondial, Testarossa, 512 TR, F512M, F355.

OFERTAS DE TODO TIPO PERO UN SOLO COLOR, EL ROJO

Los bolsos de viaje se presentan en dos medidas distintas (47x25,5x29 cm el pequeño, 53x22x37,5 cm el grande), con correa y gran cantidad de bolsillos externos y accesibles, con cremallera. A ellos se les suma el portatraje realizado en cuero y tela "wet & dry". y el refinado "beauty case" de cuero rojo, con abertura automática protegida por una combinación de tres cifras. Estas últimas son útiles para quien, tanto hombre como mujer, gusta diferenciarse eligiendo productos realizados con materiales muy seleccionados. Para el trabajo del profesional y del hombre de negocios existe un clásico maletín rojo o la variante de cuero; también se puede optar por la "pilot case", pequeña valija rígida muy profunda, hoy por hoy muy de moda, ofrecida sólo en cuero natural; o la "diplomática" para dama, con gran capacidad y bien organizada en el interior, con bolsillos de varias medidas para guardar todo en perfecto orden. Hasta una bandera con el emblema del Cavallino Rampante para flamear en la próxima victoria.



El maletín para hombre de negocios, arriba, y el bolso de viaje, a la izquierda.



Bolsos con correa más o menos formales: hay una respuesta para cada pedido.

LOS PRECIOS

De 1.200 a 3.600 dólares el conjunto de valijas dedicadas a la Ferrari (el más económico es el de la 208 Turbo, el más caro el de la Mondial T Cabriolet). Los bolsos de viaje van de 650 a 725 dólares, el "beauty case" cuesta 460 dólares, el portatraje 770 dólares, el porta compact-disc 78 dólares. El maletín rojo cuesta 370, la "pilot case" 465 y la "diplomática" para dama 570, siempre de la moneda estadounidense. Todos los artículos pueden ser pedidos en los Concesionarios Ferrari o adquiridos directamente en la Galería Ferrari, via Dino Ferrari 43, Maranello (MO). Fax. 0039-0536-949714.

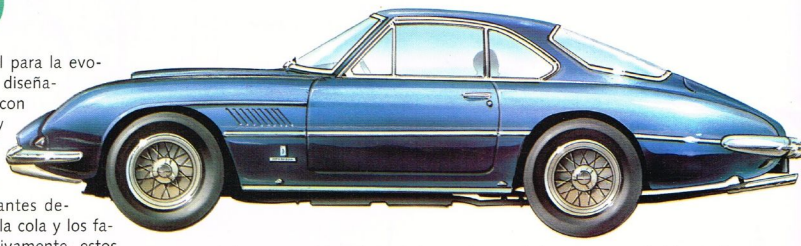
1959 DINO 196 S - 246 S: PEQUEÑAS TESTA ROSSA

Son la versión para clientes y la oficial del modelo diseñado por Medano Fantuzzi, siguiendo la línea de la 250 TR. La 246 S conoció una constante evolución en la suspensión trasera, con el pasaje del puente rígido al De Dion y luego a las ruedas independientes. A pesar de los primeros resultados negativos, toda la producción fue vendida enseguida en los EE.UU. Será sustituida por la 246 SP con motor trasero. En la ficha, entre paréntesis los datos de la 246 S.

Motor:	6 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 77 x 71 mm (86,4 x 71), 1983,72 cm³ (2497,62 cm³), monoblock de aleación liviana, compresión 9,8:1 (11:1)
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 42 DCN
Potencia:	195 CV a 7800 rpm (245 CV a 7600 rpm)
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido (independientes)
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA (5 + MA)
Frenos:	discos Dunlop
Peso:	680 kilos

1960 400 SA SUPERAMERICA III: CAVALLINO REDUNDANTE

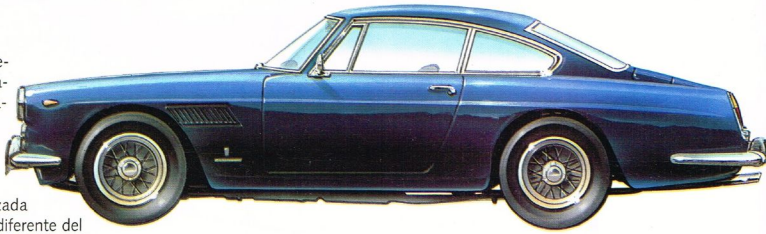
Modelo fundamental para la evolución de las Ferrari diseñadas por Pinin Farina, con líneas muy pulidas y aerodinámicas. Importantes elementos de estilo son la curvatura de los montantes delanteros, el perfil de la cola y los faros retráctiles. Sucesivamente, estos últimos fueron sustituidos por faros carenados. Las grandes superficies de vidrio serán siempre una característica de la familia Superfast.



Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 77 x 71 mm, 3967,44 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 8.8:1
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 42 DCN
Potencia:	340 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	del. cuadriláteros deformables, tras. pte. rígido
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	1250 kilos
Velocidad máxima:	280 Km/h

1960 250 GTE 2+2: GRAN TURISMO PARA CUATRO

Gran Turismo con una elevada performance, modelada por Pinin Farina de manera estupenda, con habitáculo amplio y cómodo para cuatro personas y rendimiento de verdadera deportiva, fue comercializada en una versión levemente diferente del primer prototipo, caracterizado por salidas de aire detrás de los guardabarros delanteros y grupos ópticos diferentes. En la versión final apareció una salida de aire detrás de la ventanilla trasera.



Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 73 x 58,8 mm, 2953,21 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,1:1
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DC2
Potencia:	240 CV a 7200 rpm
Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	1050 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

GP de Mónaco 1988: Michele Alboreto bajo la lluvia por las calles de Montecarlo.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

553 F2, 553 F1, 555 F1:
nombre en clave: Tiburón

Daytona spider:
un mito a cielo abierto

Pintores:
el japonés Yoshida

Modelismo:
todas las Sport 512 S y M